

**BVF**Bundesvereinigung gegen  
Fluglärm e.V.**BVF – Pressemitteilung**

Anschrift der Geschäftsstelle: 40476 Düsseldorf, Frankenstr. 25; Tel: 0211/4209186, Fax: 0211/4209188

26.5.2005

**Bundeskabinett verabschiedete einen teilweise verfassungswidrigen Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz**

Am 25. Mai wurde der inzwischen stark verwässerte Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz vom Bundeskabinett verabschiedet. Der Entwurf enthält zahlreiche Verbesserungen, die den erheblichen Nachbesserungsbedarf ausgleichen sollen. Künftig sind im zivilen Bereich die Grenzen für die Fluglärm-Schutzzone 1 bei  $L_{Aeq} = 65 \text{ dB}_{(A)}$  (bisher  $75 \text{ dB}_{(A)}$ ) und für die Schutzzone 2 bei  $L_{Aeq} = 60 \text{ dB}_{(A)}$  (bisher  $67 \text{ dB}_{(A)}$ ) vorgesehen.

Neu eingeführt wird eine Nachtschutzzone mit einer Grenze bei  $L_{eq3} = 55 \text{ dB}_{(A)}$ . Da die Wirkungswissenschaften ab  $L_{Aeq} = 50 \text{ dB}_{(A)}$  Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr ausschließen, **würde das Gesetz verfassungswidrig sein, wenn es nicht im Bundestag noch um wenigstens  $5 \text{ dB}_{(A)}$  nachgebessert wird.** Da der Entwurf auch dem Vorsorgeprinzip nicht genügt, **verstößt er auch gegen die Europäische Verfassung** (Art III-233).

Bei Flughafen-Neubauten oder wesentlichem Ausbau alter Flughäfen werden die Grenzwerte weiter abgesenkt, in Schutzzone 1:  $L_{Aeq} = 60 \text{ dB}_{(A)}$ , Zone 2  $L_{Aeq} = 55 \text{ dB}_{(A)}$  und die Nachtwerte auf  $L_{Aeq} = 53 \text{ dB}_{(A)}$  und ab 1.1.2011 =  $50 \text{ dB}_{(A)}$ . Diese Regelung ist in sich bereits ein Beweis dafür, dass die „Altbau-Grenzwerte“ völlig unzureichend sind.

Auch völlig unakzeptabel ist die Regelung, dass in den §§ 6 und 8 LuftVG die Werte des Fluglärmgesetzes der Abwägung zugrundegelegt werden müssen. Das bedeutet, dass **die Erkenntnisse der Wirkungswissenschaften nicht mehr zu berücksichtigen sind. Auch hierzu haben wir erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken.** Offensichtlich wird hier versucht, aus rein wirtschaftlichen Gründen die Abwägung allein auf passiven Schallschutz - und den absolut unzureichend - zu reduzieren.

Die von der EU-Kommission vorgegebene neuen Kenngröße - ein  $L_{den}$  (day, evening, night), der zu einer stärkeren Berücksichtigung der Nacht- und Nachtrandzeiten führt, wurde von den zuständigen deutschen Ministerien fahrlässig nicht übernommen. Damit genügt die deutsche Gesetzgebung nicht dem künftigen europäischen Standard.

Der Vollzug der Schallschutzmaßnahmen, die bei Erreichen der entsprechenden Grenzwerte für Tag und Nacht einzuführen sind, wurde kurz vor Verabschiedung der Novelle durch das Bundeskabinett noch mal auf eine Zeitschiene gesetzt. Die passiven Schallschutzmaßnahmen greifen nunmehr weitgehend erst ab dem Jahr 2011. Es liegt der Verdacht nahe, dass hier Großprojekte wie der Ausbau des Frankfurter Flughafens oder des Großflughafens Berlin/Brandenburg erst noch unbeeinflusst abgewickelt werden sollen. Es kann auch nicht angehen, dass das Gesetz hinter den in Planfeststellungsbeschlüssen festgelegten Werten zurückbleibt.

Das neue Fluglärmgesetz ist damit wie das alte aus dem Jahr 1971 in erster Linie ein Bauplanungsgesetz, das das zu starke Heranwachsen der Wohnbebauung an die Flughäfen verhindern soll. Entgegen seinem Namen schützt es eher die Flughäfen vor den Menschen als die Menschen vor Fluglärm.

In der vorliegenden Form ist das Gesetz strikt abzulehnen. Wir appellieren an die Bundestagsparteien, die erforderliche Nachbesserung vorzunehmen.

*Ausführliches zur Verfassungswidrigkeit und Antwort auf Rückfragen bei:*

*Joachim Hans Beckers, 02102/93133, 0171/8935989 oder e-mail: joachimhans.beckers@t-online.de*